REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

NOR : EQUA9801294A

Arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultra-légers motorisés

modifié par arrêté(s) du

15 mai 2001
4 mars 2004

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;
Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article R 133-1-2 ;
Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Arrête :

Titre I er. - Généralités.

Art. 1.- Le présent arrêté fixe les dispositions particulières auxquelles les aéronefs ultra-légers motorisés (ci après appelés U.L.M.), définis à l'article 2 ci-dessous, doivent satisfaire pour être exemptés de l'obligation d'obtenir un document de navigabilité valable pour la circulation aérienne.

Art. 2. - ***(arrêté du 04 mars 2004)*** Est qualifié ULM un aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé, répondant à l'une des définitions de classe suivantes :

Classe 1 -(dite paramoteur)

Un ULM paramoteur est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure souple, de type parachute. Il répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace ;

- la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace.

Classe 2 -(dite pendulaire)

Un ULM pendulaire est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé.

Classe 3 -(dite multiaxe)

Un ULM multiaxe est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure fixe.

Un ULM de classe 2 ou de classe 3 (pendulaire ou multiaxe) répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace ;
- la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace, ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours, ou de 10 % dans le cas d'un ULM à flotteurs. Le parachute et son installation répondent à des conditions techniques fixées par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 noeuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc).

Classe 4 -(dite autogire ultraléger)

Un autogire ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

- monomoteur dont la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace ;
- la puissance maximale est inférieure ou égale à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un autogire équipé d'un parachute de secours ;
- la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 4,5 et 12 kg au m^2.

Classe 5 -(dite aérostat dirigeable ultraléger)

Un aérostat dirigeable ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace ;
- la puissance maximale est inférieure à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;
- pour un multimoteur, ces valeurs sont les puissances cumulées ;
- le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal à 900 m^3 ;
- le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égal à 2 000 m^3.

Sous-classes 1 A, 2 A et 3 A aux classes 1, 2 ou 3 (dites à motorisation auxiliaire)

Un ULM à motorisation auxiliaire répond aux conditions techniques suivantes :

- le nombre de places est égal à un ;
- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 25 kW et la puissance maximale est inférieure ou égale à 30 kW ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 170 kg ;
- la charge alaire à la masse maximale est inférieure à 30 kg/m².

Le ministre chargé de l'aviation civile tient à jour une liste des moteurs répondant aux caractéristiques décrites au présent article.

Titre II . - Identification

Art. 3 . *(arrêté du 15 mai 2001)* –

Le propriétaire de l'U.L.M. détient une carte d'identification.
La carte d'identification de l'U.L.M. est visée et délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile au vu de la fiche d'identification de l'U.L.M visée conformément aux dispositions de l'article 4, ou de sa copie visée par le constructeur, au seul vu de l'attestation établie par le propriétaire selon laquelle il dispose d'un dossier d'utilisation comprenant :

a) pour les U.L.M. monoplaces construits en série à partir d'un U.L.M. de référence et pour les U.L.M. biplaces, un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien ;
b) pour les autres U.L.M., un manuel d'entretien.
c) ***(arrêté du 04 mars 2004***) pour tous les ULM, une fiche de pesée.

Le ministre chargé de l'aviation civile notifie les marques d'identification portées sur la carte d'identification.
Les marques d'identification comprennent le numéro du département d'attache choisi par le propriétaire suivi de deux ou trois lettres.

En cas de changement de département d'attache, le propriétaire doit faire une nouvelle demande de carte d'identification dans un délai d'un mois.

Pour les U.L.M. de classe 1 et 5, et pour les sous-classes, les dispositions particulières suivantes sont applicables :

a) la marque d'identification provisoire prévue à l'article 9 peut être conservée lors de l'obtention de la carte d'identification définitive, sous réserve de ne pas comprendre la lettre W ;
b) la marque d'identification peut être conservée en cas de changement de département d'attache ou en cas de cession ;
c) à sa demande, un usager peut se voir communiquer une marque d'identification avant l'achat d'une voile ou d'une enveloppe dans le but de la faire apposer par le constructeur.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaire pour s'assurer que l'U.L.M. identifié répond aux dispositions du présent arrêté.

Art. 4.- Une fiche d'identification est associée à la carte d'identification.

La fiche d'identification comprend une partie descriptive qui identifie les caractéristiques essentielles de l'U.L.M. notamment les caractéristiques de masses, de motorisation et de vitesses, permettant son classement en U.L.M. conformément à l'article 2 du présent arrêté.
La fiche est visée et délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile au vu de la partie descriptive de la fiche d'identification, et en considération de la seule déclaration du constructeur attestant que ce dernier:
a) garantit la conformité de l'U.L.M à la partie descriptive de sa fiche d'identification;
b) a démontré la conformité aux conditions techniques applicables et a effectué le programme de démonstration de conformité qui leur est associé;
c) dispose d'un dossier technique constructeur, qui comprend :
    1. le compte rendu des épreuves au sol et en vol ayant permis de démontrer la conformité de l'U.L.M.;
    2. le dossier d'utilisation.

La démonstration de conformité comprend un programme minimal défini par le ministre chargé de l'aviation civile conformément à l'article 8 du présent arrêté.
Le ministre chargé de l'aviation civile notifie sur la fiche d'identification le code d'identification de l'U.L.M..
Le dossier technique constructeur doit être archivé et tenu à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile.
Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaire pour s'assurer que l'U.L.M., dont la fiche d'identification a été visée, répond aux dispositions du présent arrêté.

Art. 5.- Le visa de la carte d'identification est renouvelé tous les deux ans sous réserve que le propriétaire ait déclaré l'aptitude au vol de son U.L.M..

Art. 6.- Dans le cas de cession d'un U.L.M., le nouveau propriétaire doit disposer des éléments suivants transmis par l'ancien propriétaire :
a) carte d'identification avec la mention "vendu" et la date de vente ;
b) une déclaration de l'aptitude au vol de l'U.L.M. ;
c) la fiche d'identification ;
d) le dossier d'utilisation, qui comprend pour tout U.L.M.:
    1. un manuel d'utilisation ;
    2. un manuel d'entretien.

Le visa de la nouvelle carte d'identification est effectué par le ministre chargé de l'aviation civile au vu de l'ancienne carte et de sa fiche d'identification associée.
Le visa de la nouvelle carte d'identification doit être effectué au plus tard un mois après la date de cession qui a été annotée par l'ancien propriétaire.
(arrêté du 15 mai 2001) En cas de cession de l'U.L.M., le propriétaire dispose d'un délai de quinze jours pour informer de la vente, par recommandé avec accusé de réception, l'autorité ayant délivré la carte d'identification.

Art. 7.- Un U.L.M. ne peut circuler sans comporter sous la voilure ou sur la structure en cas d'impossibilité :
a) les marques d'identification ; ou
b) les marques d'identification provisoires ; ou
c) les marques d'identification constructeur.

Ces marques, sans ornement et d'une hauteur minimale de cinquante centimètres, doivent être facilement lisibles.

Titre III . - Démonstration de conformité.

Art. 8.- Le dossier de calcul et les épreuves en vol et au sol doivent permettre de tester l'ensemble des éléments intéressant la sécurité et de couvrir l'ensemble des utilisations prévues pour l'U.L.M..
Ces démonstrations doivent être effectuées conformément à un programme minimal défini par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'exécution de ce programme fait l'objet d'un compte rendu, joint au dossier technique constructeur.
(***arrêté du 04 mars 2004***) Le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des justifications et des épreuves spéciales en vol et au sol prenant en compte une utilisation particulière de l'ULM ou des caractéristiques particulières, notamment pour les ULM de classe 2 ou 3 dont la charge alaire à la masse maximale est supérieure à 30 kg/m², ainsi que pour les ULM présentant un ou plusieurs dispositifs tels qu'une hélice à pas variable, un train d'atterrissage rétractable ou un parachute de secours.

Art. 9.- Les épreuves en vol sont effectuées par un pilote seul à bord, soit avec des marques d'identification provisoires, soit avec des marques constructeur.

Titre IV. - Modifications.

Art. 10.- Est considérée comme modification majeure, toute modification qui concerne un des éléments de la fiche d'identification.

Art. 11.- En cas de modification majeure d'un U.L.M., le propriétaire :
a) amende la partie descriptive de la fiche d'identification et le dossier d'utilisation associés à la carte d'identification ;
b) détermine et déclare l'aptitude au vol de l'U.L.M., et notamment la conformité aux conditions techniques applicables.

Le propriétaire est dégagé de l'obligation précédente si le constructeur a prévu cette modification, a préalablement amendé la fiche d'identification de l'U.L.M. de référence et le dossier technique constructeur, et a établi une déclaration attestant qu'il a vérifié que l'U.L.M. modifié continue de répondre aux conditions techniques applicables.
Le constructeur transmet au propriétaire à la demande de celui-ci:
1) une copie, qu'il a certifié conforme, de la fiche d'identification de l'U.L.M. de référence modifié et de la déclaration attestant de la conformité aux conditions techniques applicables;
2) les modifications éventuelles du dossier d'utilisation.

Toute modification majeure fait l'objet d'une information, dans les quinze jours, de l'autorité qui a visé la fiche d'identification. La partie descriptive modifiée et la déclaration de conformité lui sont adressées.

La déclaration de conformité établie suivant le cas par le propriétaire ou le constructeur est associée à la fiche d'identification de l'U.L.M. modifié et doit toujours être présentée en même temps que celle-ci.

Titre V. - Utilisation.

Art. 12.- Un U.L.M. doit être utilisé et entretenu conformément à son dossier d'utilisation.
(***arrêté du 04 mars 2004***) Seuls sont autorisés les vols effectués selon les règles du vol à vue (VFR) de jour.
Le remorquage de planeurs autres que ceux qui répondent à la définition de l'arrêté du 7 octobre 1985 relatif à l'utilisation des planeurs ultralégers est interdit.
Les vols de transport aérien public, à l'exception des vols locaux définis au paragraphe III de l'article R. 330-1 du code de l'aviation civile, sont interdits.

Art. 13.- Si la sécurité l'exige le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité, des vérifications, des modifications, ou des limitations d'utilisation.

Art. 14.- Un U.L.M. ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est apte au vol, c'est-à-dire, si à tout moment :
a) les conditions techniques générales de conception, applicables à la date du premier visa de sa carte d'identification, sont respectées ;

b) les éventuelles conditions techniques spéciales de conception notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile sont appliquées ;
c) l'U.L.M. est conforme à la partie descriptive de sa fiche d'identification ;
d) les modifications éventuelles ont été effectuées conformément au présent arrêté ;
e) les règles particulières édictées par le ministre chargé de l'aviation civile sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité sont respectées ;
f) l'U.L.M. a été entretenu conformément à son manuel d'entretien ;
g) à la suite d'un incident ou d'un accident, l'U.L.M. a été remis en état;
h) l'expérience n'a pas démontré que l'U.L.M. présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors du visa de la carte d'identification.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut déclarer inapte au vol un U.L.M. :
1) dans les cas prévus à l'alinéa précédent, ou
2) lorsque le propriétaire ne présente pas l'U.L.M. à la requête du ministre chargé de l'aviation civile, ou,
3) lorsque le propriétaire ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité et l'utilisation de l'U.L.M. exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.

Dans ce cas, le propriétaire est informé directement par écrit par le ministre chargé de l'aviation civile. L'inaptitude au vol de l'U.L.M. peut être directement annotée sur la carte d'identification.

Titre VI.- Exécution.

Art. 15.- Les modalités d'application du présent arrêté sont précisées dans une instruction du directeur général de l'aviation civile.

Art. 16.- L'arrêté du 17 juin 1986 modifié relatif à l'autorisation de vol des aéronefs ultra-légers motorisés (U.L.M.) est abrogé.
Les U.L.M. :
a) ayant reçu une carte d'identification antérieurement à la date d'application du présent arrêté ;
b) ou dont l'U.L.M. de référence dispose d'un formulaire de référence de dossier technique constructeur délivré avant la date d'application du présent arrêté,

peuvent rester conformes à leur carte d'identification et à leur dossier technique constructeur. Toutefois, à la date de renouvellement de leur carte d'identification, leur propriétaire doit disposer d'un dossier d'utilisation.

Art. 17.- Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera applicable 6 mois après sa date de publication au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris le, 23 septembre 1998.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
P.GRAFF